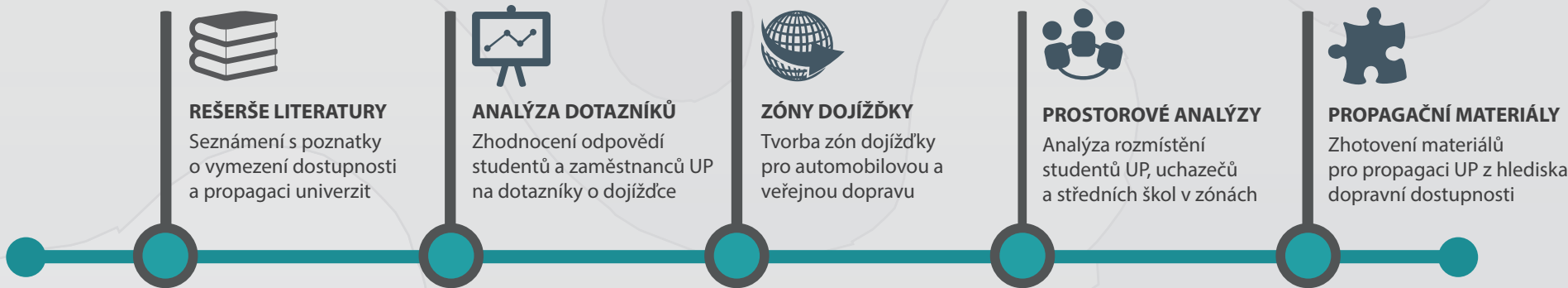


ZÓNY DOJÍŽDKY NA UNIVERZITU PALACKÉHO V OLOMOUCI: VYMEZENÍ, ANALÝZA, PROPAGACE

CÍLE PRÁCE

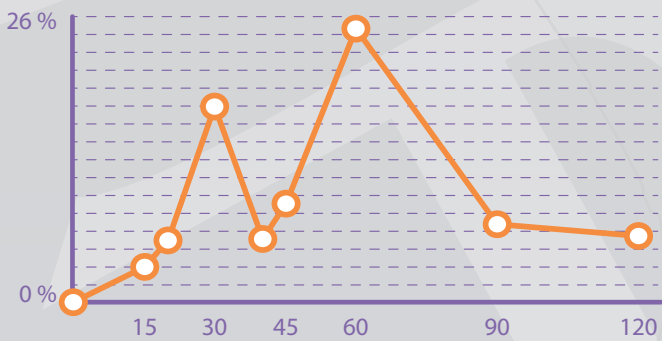
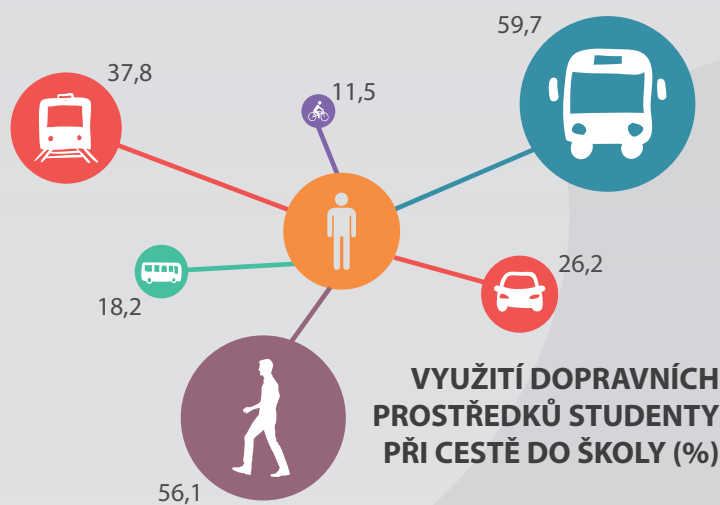
Hlavním cílem práce je vymezení zón dojížděky na Univerzitu Palackého v Olomouci na základě dotazníkového šetření. Zóny jsou zhotoveny zvláště pro automobilovou a veřejnou hromadnou dopravu a následně je provedeno jejich porovnání. Díky tomu je možné označit místa s lepší dostupností pomocí daného dopravního prostředku. Následně jsou také určena města s největším potenciálem pro denní dojížděku do Olomouce. Dalším krokem je analýza rozmístění současných a budoucích studentů UP a také středních škol ve vytvořených zónách dojížděky. Získané poznatky a výsledky analýz jsou využity k propagaci univerzity ve formě kartografických produktů. Univerzita Palackého může díky této bakalářské práci lépe cílit kampaň na získ nových studentů.



PODÍL STUDENTŮ, KTERÍ ZVOLÍ K CESTĚ DO ŠKOLY CHŮZI, POKUD NASTANE...



Tolik minut činí medián času dojezdu veřejnou hromadnou dopravou studentů Pedagogické fakulty. U všech ostatních fakult se medián pohybuje v rozmezí 20–30 minut.



Graf znázorňuje procentuální podíl odpovědí na otázku "Kolik času byste byli ochotni strávit v dopravních prostředcích při každodenní dojížděce?"

ANALÝZY NAD ZÓNAМИ DOJÍŽDKY

Nad vytvořenými zónami dojížděky bylo analyzováno několik druhů dat. Nejdříve bylo provedeno mezifakultní srovnání dojezdových preferencí. Bylo zjištěno, že studenti Přírodovědecké fakulty nejsou ochotni věnovat přepravě tolik času a jejich trvalé bydliště se oproti studentům ostatních fakult nachází blíže Olomouci. Mnoho studentů Pedagogické fakulty pochází ze zóny dojížděky 42,5–90 minut a téměř čtvrtina studentů Filozofické fakulty má trvalé bydliště až za vymezenými zónami dojížděky. Na mapách původu studentů dle obcí je zřetelné vidět rozdíl v prostorové distribuci studentů, především v porovnání Přírodovědecké fakulty s ostatními. Dalším analyzovaným datovým souborem byl seznam uchazečů o studium na UP v roce 2014. Výsledky této analýzy potvrdily předešlé závěry o rozmístění studentů dle fakult. V poslední části této kapitoly byl definován počet středních škol v zónách dojížděky na UP. Školám byl pomocí geokódování přidán prostorový atribut, metodou textového vyhledávání byl zjištěn typ škol a syntézou s jiným datovým zdrojem byl získán počet žáků na každé střední škole v zónách. Bylo zjištěno, která města mají dobré podmínky pro dojížděku a zároveň velký počet středních škol a studentů v nich.

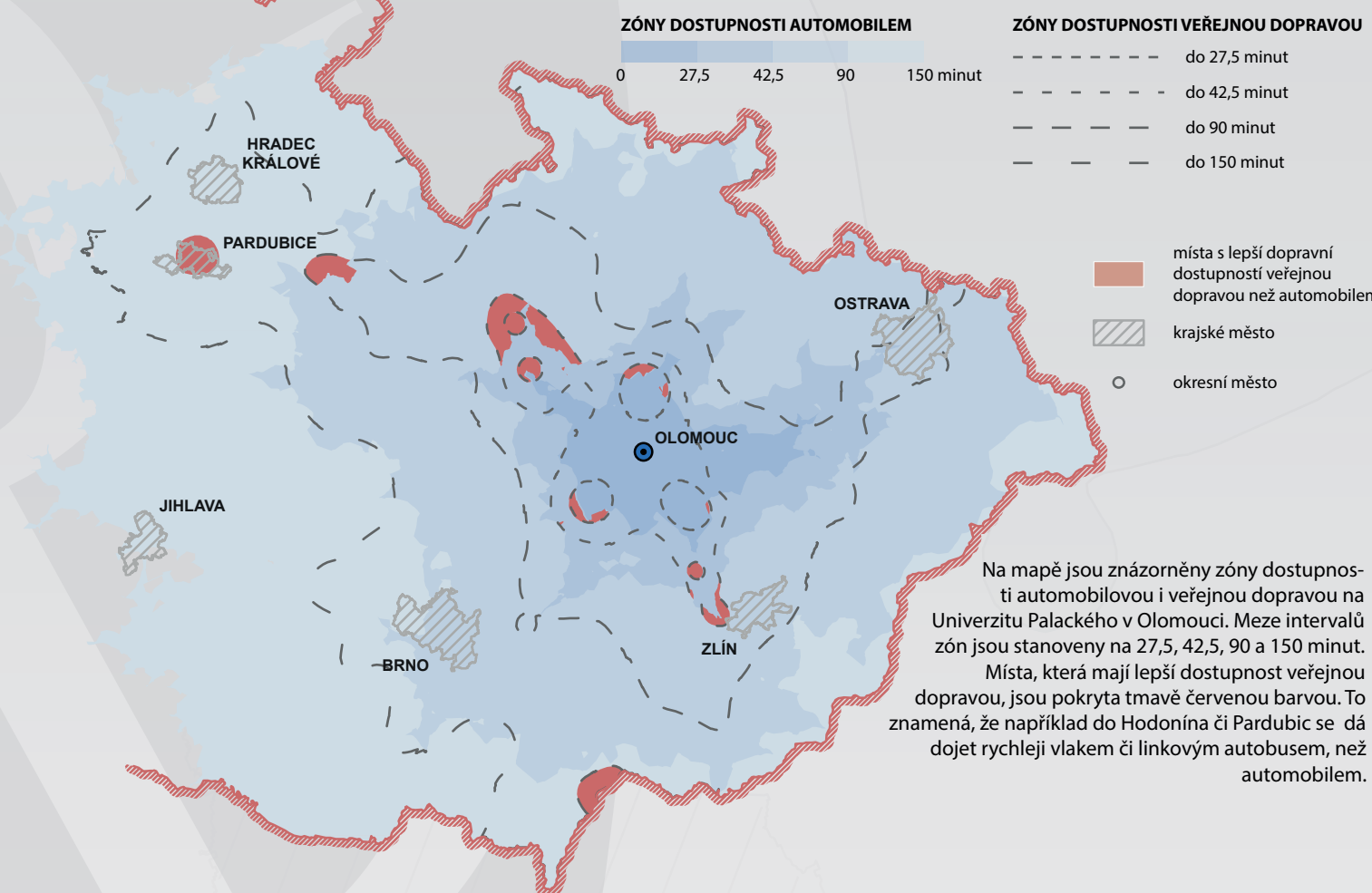
PROPAGAČNÍ MATERIÁLY

Posledním z cílů práce byla tvorba materiálů propagující dobrou dopravní dostupnost univerzity. Po průzkumu žádaných předmětů mezi zaměstnanci a žáky středních škol byly vytvořeny plakáty, plakáty, záložka a také byl navržen design na propisku. Na plakátech je dvěma různými metodami znázorněna dostupnost Univerzity Palackého a jsou vypsána města, která mohou být z vytvořených zón dosažena. Na propisku i záložku byla umístěna časová osa, podél níž jsou také umístěny názvy měst v jednotlivých zónách. Speciálním marketingovým produktem je vytvořená desková hra, která může najít své uplatnění například na Pevnosti poznání.

ZÓNY DOJÍŽDKY NA UP

Ze zjištěných odpovědí v dotaznících byly vymezeny zóny dojížděky. Nejdůležitějším krokem při jejich definici bylo stanovení mezí intervalů. Cílem bylo vymezení intervalů tak, aby bylo následně možno porovnat zóny dojížděky různými druhy dopravy a také srovnat dojížděku studentů dle fakulty, na které studují. Zóny dostupnosti automobilem byly vymezeny dle metodiky stanovené v Hudeček (2016), pro definici zón dostupnosti veřejnou dopravou byla využita data z jízdních řádů IDOS a následně optimalizována metoda interpolace. Oproti zadání bakalářské práce nebyly zhotoveny zóny pro studenty ubytované na kolejích a privátech, atribut o jejich počtu a délce dojezdové doby totiž nebylo možno zjistit. Porovnání vytvořených zón dostupnosti ukázalo, že většina míst je lépe dostupná silniční dopravou. Nevýhoda dostupnosti veřejnou dopravou je její omezenost podél hlavních železničních tahů. Některá města ležící na železničních koridorech jsou tak sice veřejnou dopravou lépe dostupná, týká se to ale pouze oblastí v okolí vlakových nádraží. V poslední části kapitoly o vymezení zón dostupnosti bylo definována nejvhodnější města pro každodenní dojížděku, počet spojů z nich, minimální délka spojů a také medián délky spojů. Dle odpovědí z dotazníků byla ohraničena zájmová oblast každodenní dojížděky intervalem 42,5 minut.

SROVNÁNÍ DOSTUPNOSTI UNIVERZITY PALACKÉHO rozdílu mezi automobilovou a veřejnou dopravou



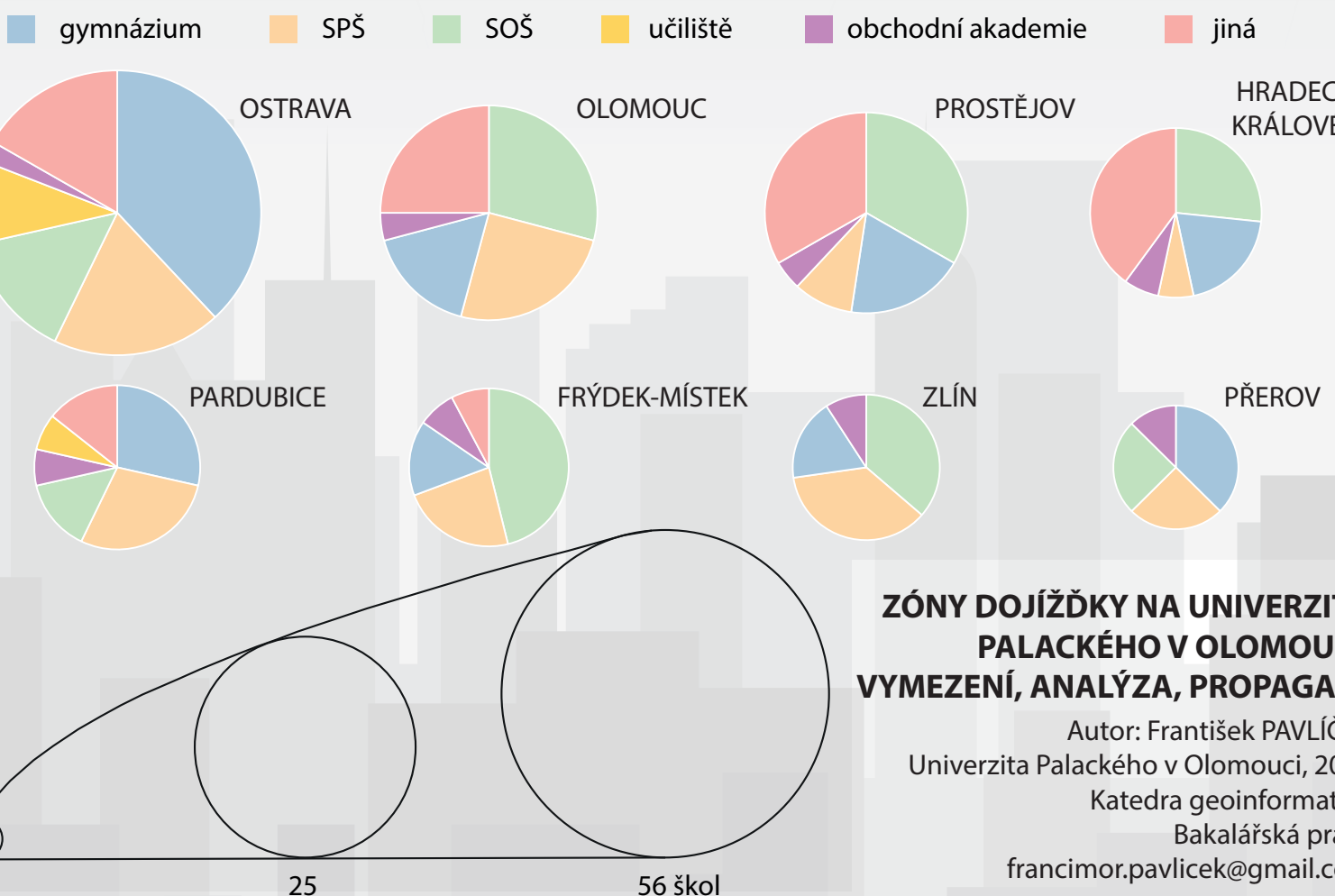
DISKUSE A ZÁVĚR

Tato bakalářská práce si kladla za cíl vymezit zóny dojížděky na Univerzitu Palackého v Olomouci na základě výsledků dotazníkového šetření a získané poznatky využít k propagaci univerzity. Počet odpovědí na dotazník neodpovídal kvantitě studentů na fakultách, proto mohly být pro porovnání užity pouze tři fakulty. V rámci interpretace dotazníku nebyl také jednoznačný přístup respondentů k některým otázkám. Po vymezení zón dojížděky bylo přistoupeno k analýzám nad nimi. Srovnání fakult proběhlo na základě odpovědí na dotazníky, analýza rozmístění studentů dle jejich trvalého bydliště uvedeného ve studijní agendě UP. Není jasné, kolik studentů skutečně žije ve svém trvalém bydlišti a jak je údaj o něm aktuální. Při analýze středních škol a počtu žáků na nich musel být z důvodu nedostupnosti aktuálnějších dat v této míře podrobnosti využit údaj o počtu žáků k 1. 9. 2010. Vzhledem k probíhající demografické změně je pravděpodobné, že počet žáků SŠ je ve skutečnosti nižší, než je v práci uvedeno. Tvorba kartografických produktů pro propagaci univerzity proběhla bez problémů, jejich účinnost v praxi ale nemohla být zjištěna z důvodu velké finanční nákladnosti jejich výroby. Hlavní cíl i všechny dílčí cíle bakalářské práce byly splněny.

NEJVHODNĚJŠÍ MĚSTA K DENNÍ DOJÍŽDĚCE DO OLOMOUCE

Město	Medián délky spoje	Minimum délky spoje	Počet spojů
Přerov	19 minut	13 minut	14
Šternberk	21minut	13 minut	12
Hulín	26 minut	24 minut	6
Mohelnice	27 minut	22 minut	7
Prostějov	30 minut	16 minut	17
Hranice na Moravě	32 minut	27 minut	14
Zábřeh na Moravě	36 minut	23 minut	8
Otrokovice	36 minut	33 minut	6
Litovel	32 minut	21 minut	19
Lipník n. Bečvou	40 minut	21 minut	12
Uničov	42 minut	25 minut	11
Chropyně	42 minut	32 minut	7
Kojetín	45 minut	37 minut	10
Holešov	46 minut	38 minut	6
Kroměříž	49 minut	37 minut	9

POČET A DRUH STŘEDNÍCH ŠKOL VE VYBRANÝCH MĚSTECH



ZÓNY DOJÍŽDKY NA UNIVERZITU PALACKÉHO V OLOMOUCI: VYMEZENÍ, ANALÝZA, PROPAGACE

Autor: František PAVLÍČEK
Univerzita Palackého v Olomouci, 2016
Katedra geoinformatiky
Bakalářská práce
francimor.pavlicek@gmail.com